



## 『自動車税制に関するアンケート調査』結果

### 1 調査概要

- ・調査対象：全国の18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法：インターネット調査（JAFホームページにて実施）
- ・調査期間：2017年7月14日（金）～8月20日（日）
- ・有効回答者数：88,983人

※構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

### 2 設問

〈はじめにお読みください〉

●自動車には下表の通り、取得（購入）、保有、使用（走行）の段階で様々な税が課せられています。また、自動車重量税やガソリン税等には、「当分の間」の措置として、本来の税率（本則税率）に上乘せされた税率が課されています。

【表1】現在の自動車税制（2017年度）

※エコカー減税等適用外の自家用乗用車の場合  
(軽自動車税を除く)

段階	税目	国/地方税	税の用途	現行の税率
取得 (購入)	自動車取得税	地方税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	3%
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%
保有	自動車重量税	国税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	4,100円/0.5t/年
				車齢13年超の車両 5,700円/0.5t/年
				車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年
	自動車税	地方税	一般財源	排気量に応じ課税 29,500～111,000円/年
軽自動車税	地方税	一般財源	10,800円/年	
使用 (走行)	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	国税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	53.8円/ℓ
	軽油引取税	地方税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	32.1円/ℓ
	石油ガス税	国税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	17.5円/kg
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%

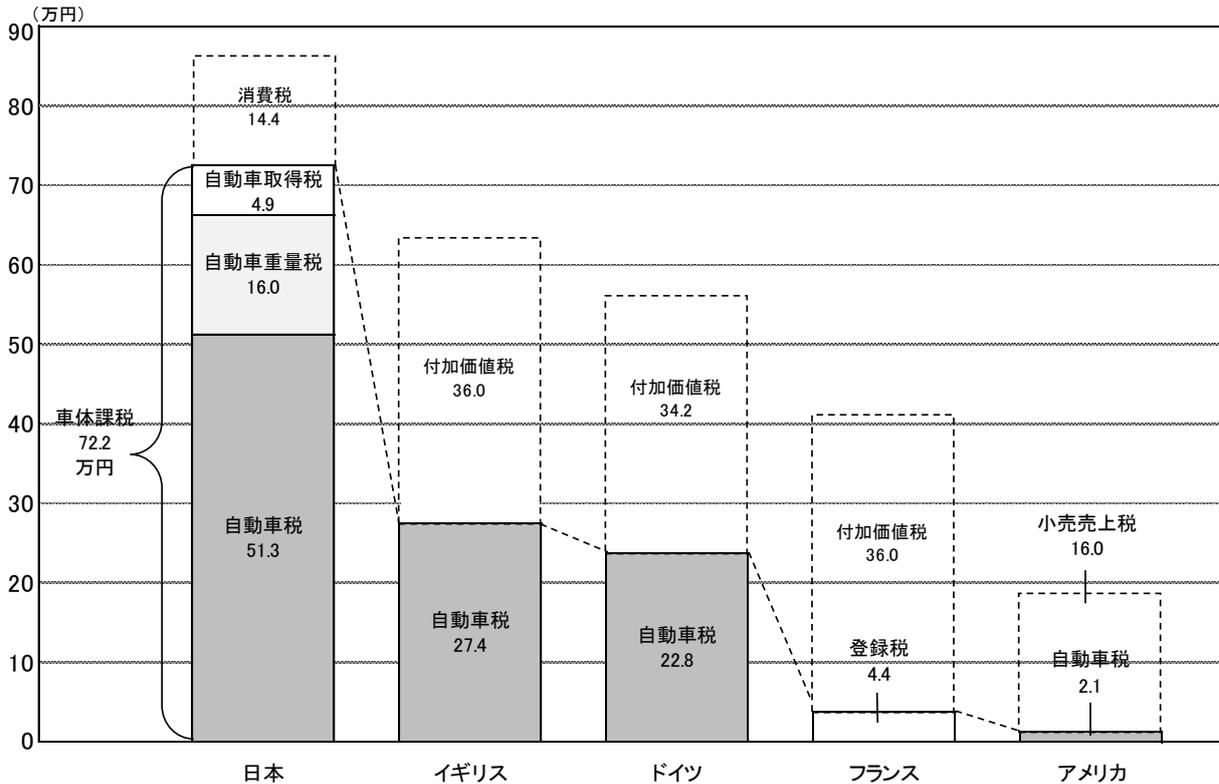
道路整備の特定財源：道路整備等の支出に充てるとされていた財源（現在は廃止）。

一般財源：税収の用途に限定がなく、国や地方公共団体の裁量で自由に使える財源。

地方揮発油税：2009年以前は「地方道路税」という名称で課税されていたが、2009年に道路特定財源の一般財源化に伴い現在の名称に改称された。国税として徴収されるが全額が各地方に譲与される。

●このように、日本では自動車の取得段階で「消費税」のほか「自動車取得税」が課せられ、さらに保有段階においては、「自動車税（軽自動車は軽自動車税）」と「自動車重量税」が課税されており、消費税を除く車体課税の負担は欧米諸国に比べ、約2.6～34.4倍と極めて過重なものとなっています。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

【図1】車体（取得・保有）課税の国際比較〔13年間使用した場合〕



前提条件:[1]排気量1800cc [2]車両重量1.5トン以下 [3]車体価格180万円 [4]CO2モード燃費値:15.5km/リットル(CO2排出量:150g/km)  
 [5]フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 [6]フランスは課税馬力8 [7]13年間使用(平均使用年数:自動車検査登録情報協会データ)  
 [8]為替レート:1ユーロ120円、1ポンド146円、1ドル109円(2016年4月～2017年3月の平均)  
 注:1.2017年4月時点の税体系に基づく試算。2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置等)は加味していない。3.各国の登録手数料は除く。4.フランスは2000年をもって個人所有に対する自動車税は廃止。  
 <自動車税制改革フォーラム調>

●自動車取得税等をめぐっては、現在次のような動きとなっています。

◆2016年度与党税制改正大綱(2015年12月15日)を踏まえて法律が改正され、消費率が8%から10%に引き上げとなる2019年10月1日に自動車取得税を廃止することとされています。

◆同時に、保有に対する税である自動車税及び軽自動車税に新たに「環境性能割」の制度を付加し、自動車の取得時に環境性能(燃費基準値の達成度)に応じて、取得価格の0～3%を課税することとなっています。

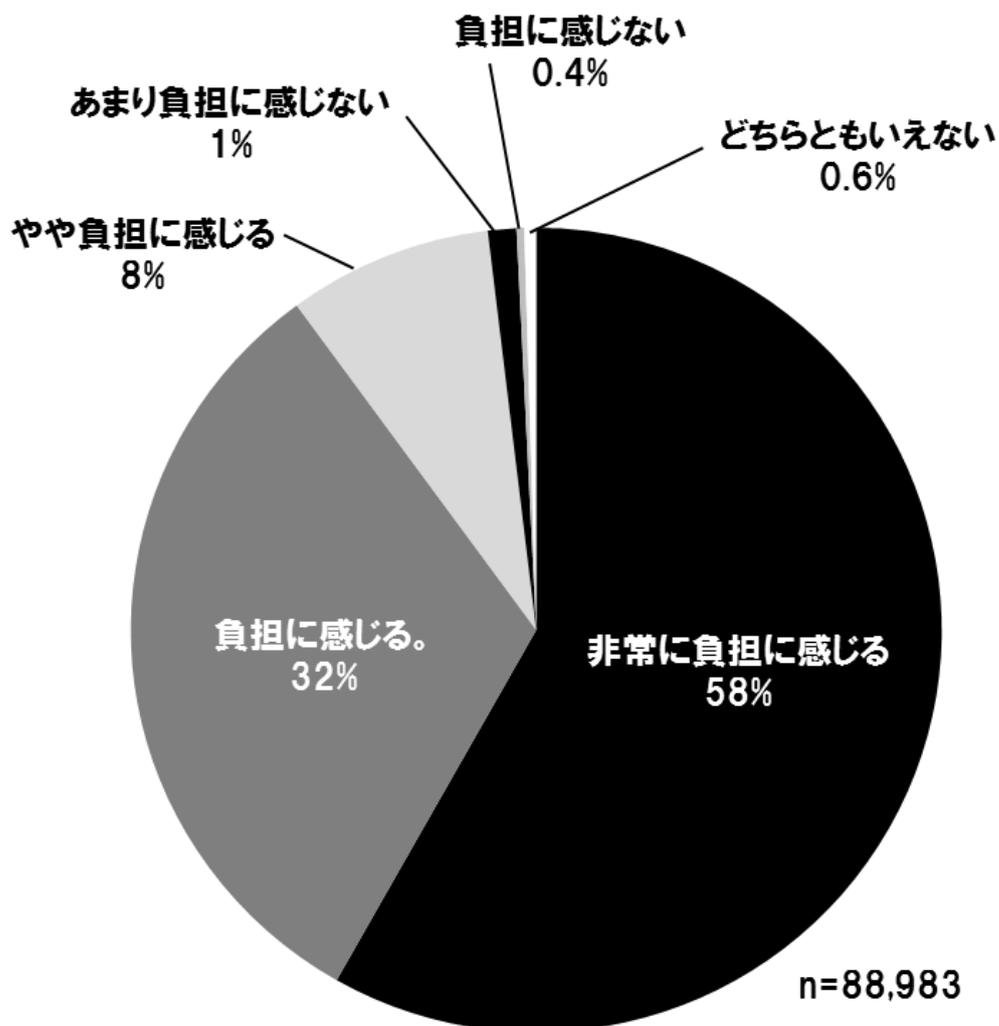
以上を踏まえ、自家用乗用車・自家用軽自動車をお持ちの方にお伺いします。

問1：マイカーには、取得後毎年、概ね【表2】の税金が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？  
 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

	税 目	納税時期・方法	金額
保有段階	自動車税	毎年納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用(走行)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥9,600
合 計			¥115,200

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン以下の車両で、年間ガソリン使用量/1,000リットルの場合。  
 (※ガソリン小売価格は消費税込み130円/リットルで換算、2017年6月時点。エコカー減税等の適用外車両。)  
 なお、自動車重量税額は4,100円/0.5トン/年で計算。



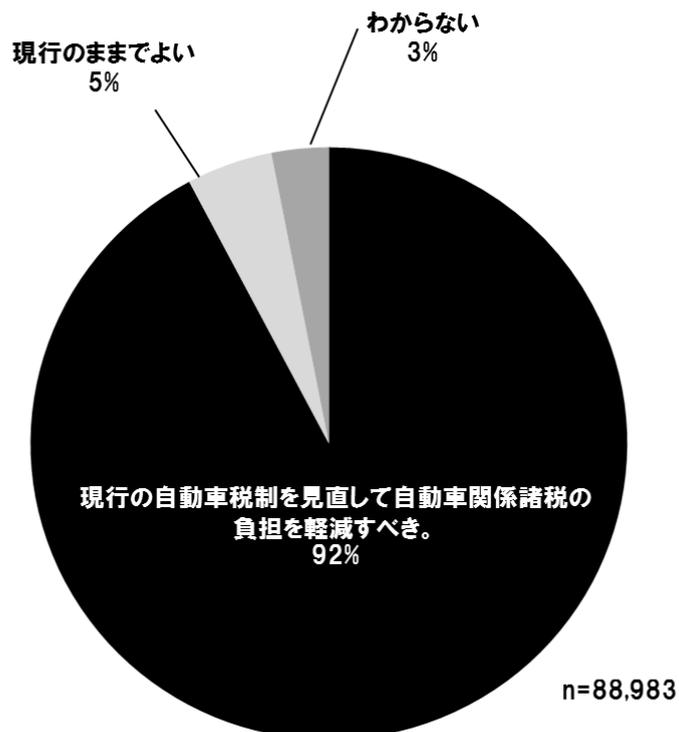
問2：特に公共交通機関の整備が十分でない地方では、自動車は生活の足として必需品であり、【表3】のように一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。このような状況を踏まえ、現行の自動車税制についてどうお考えですか？

以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

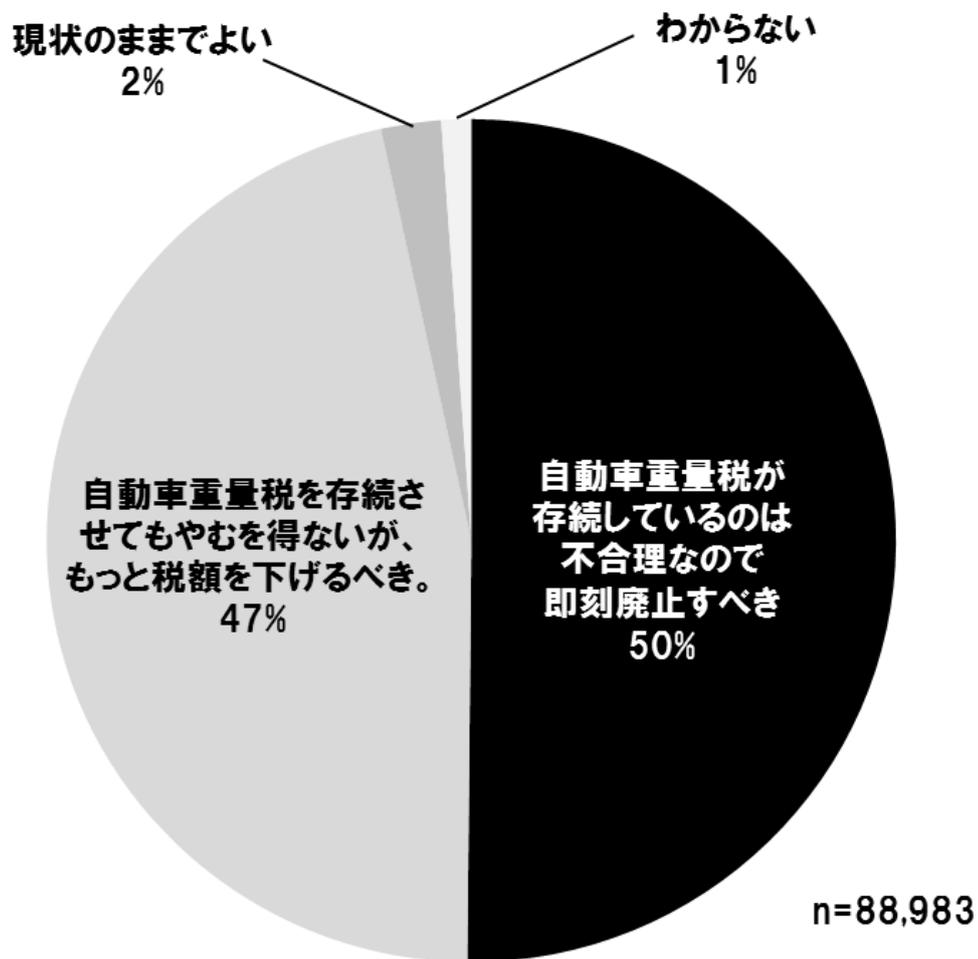
【表3】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別・2016年3月末現在）

世帯当たり普及台数の多い都道府県			世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県	
順位	都道府県	世帯当たり普及台数	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.749台	兵庫県	0.918台
2	富山県	1.706台	京都府	0.831台
3	山形県	1.679台	神奈川県	0.725台
4	群馬県	1.648台	大阪府	0.653台
5	栃木県	1.623台	東京都	0.450台
6	茨城県	1.605台		
7	岐阜県	1.596台		
8	長野県	1.584台		
9	福島県	1.564台		
10	新潟県	1.554台		

資料：自動車検査登録情報協会



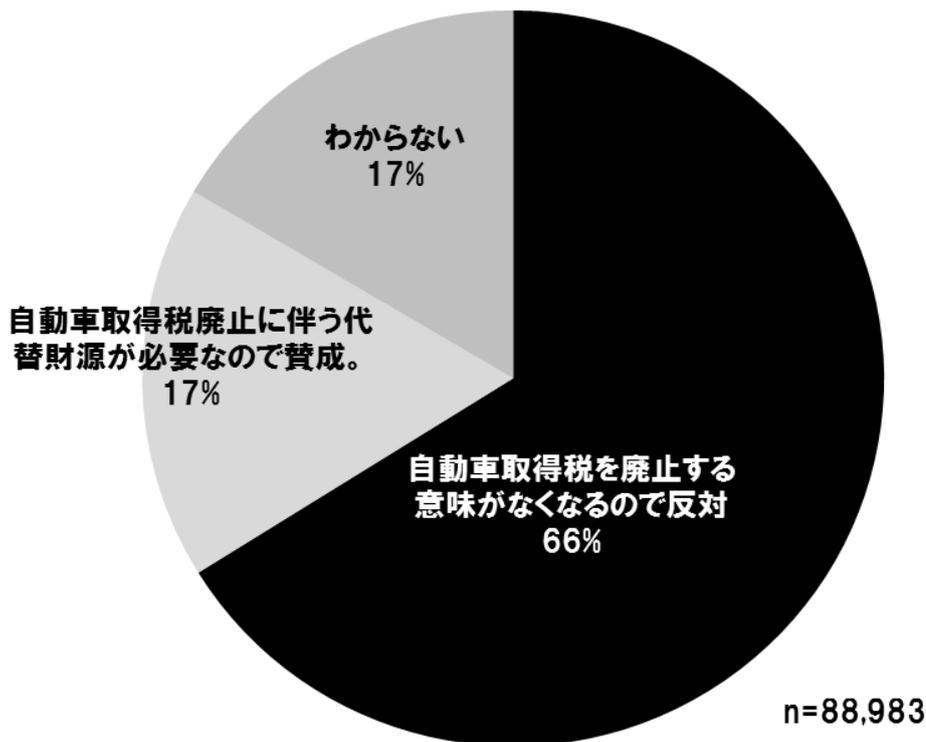
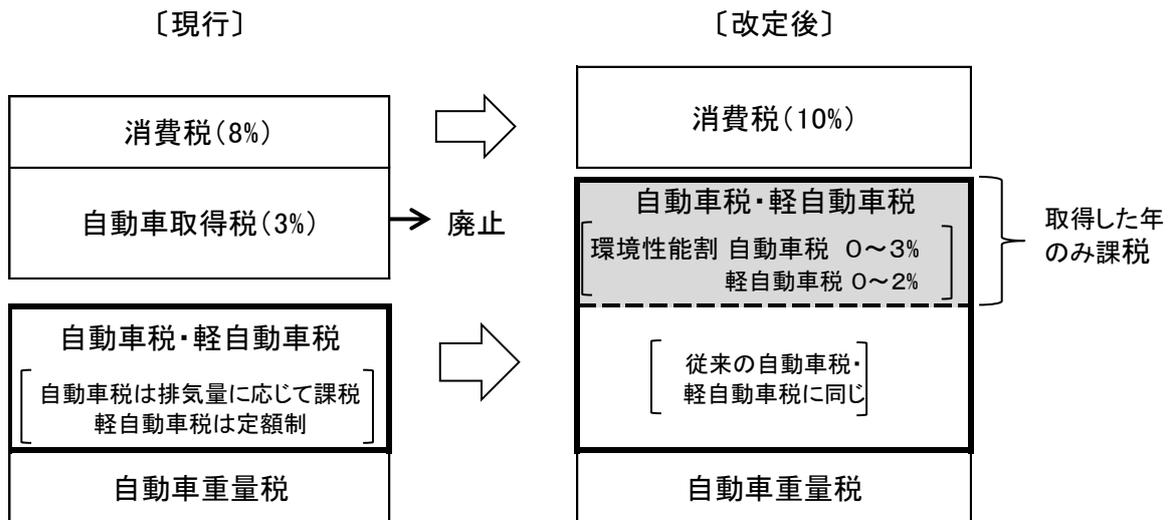
問3：自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。しかし、その後かつてのような国の道路整備5箇年計画は策定されなくなり、道路整備の事業は、国、地方ともに縮減され道路整備に振り向ける予算が削減されてきたにもかかわらず、自動車重量税はそのまま維持されました。さらにその税収入が2009年に用途の限定されない一般財源となったため、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。このことについてどうお考えですか？  
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



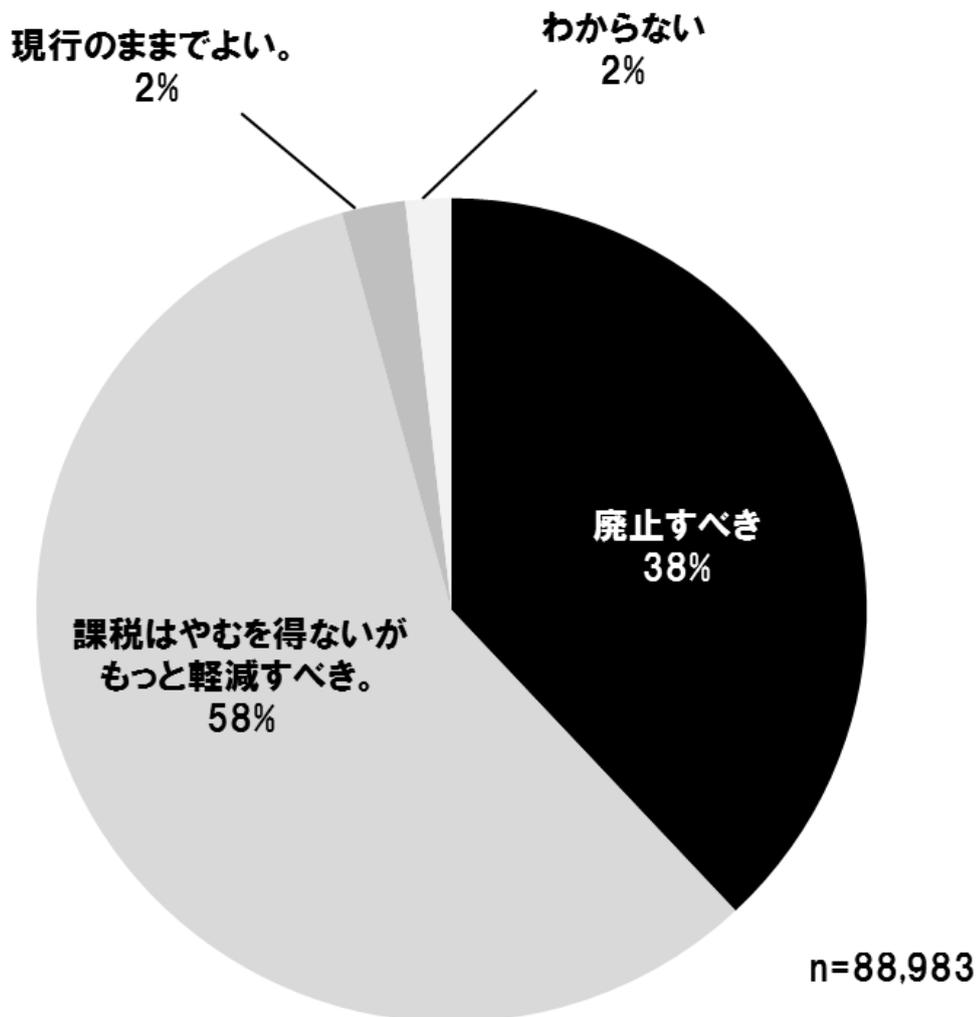
問4：アンケートの冒頭で説明したとおり、昨年改正された法律では、2019年10月1日に自動車取得税を廃止し、一方で保有税である自動車税と軽自動車税に新たに環境性能割の課税制度を付加することとしています。（【図2】参照）。これは、自動車の取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額（車両価格）を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？

以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図2】環境性能割のイメージ



問5：自動車税は1950年に、都道府県の税として創設されましたが、その課税の考え方は自動車を保有する者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされております。しかし、自動車は今やぜいたく品ではなく日常生活の必需品となっており、時代は大きく変わったとの指摘もあります。特に複数台所有している地方の自動車所有者においては大きな負担となっており、また、自動車税だけを欧米諸国と比較しても、約1.9～24.4倍と過重なものになっています。このことについてどうお考えですか？  
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問6：自動車の税金には、【表4】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として上乗せされたまま維持されているものもあります。このように、税率が上乗せされたままになっていることについてどうお考えですか？

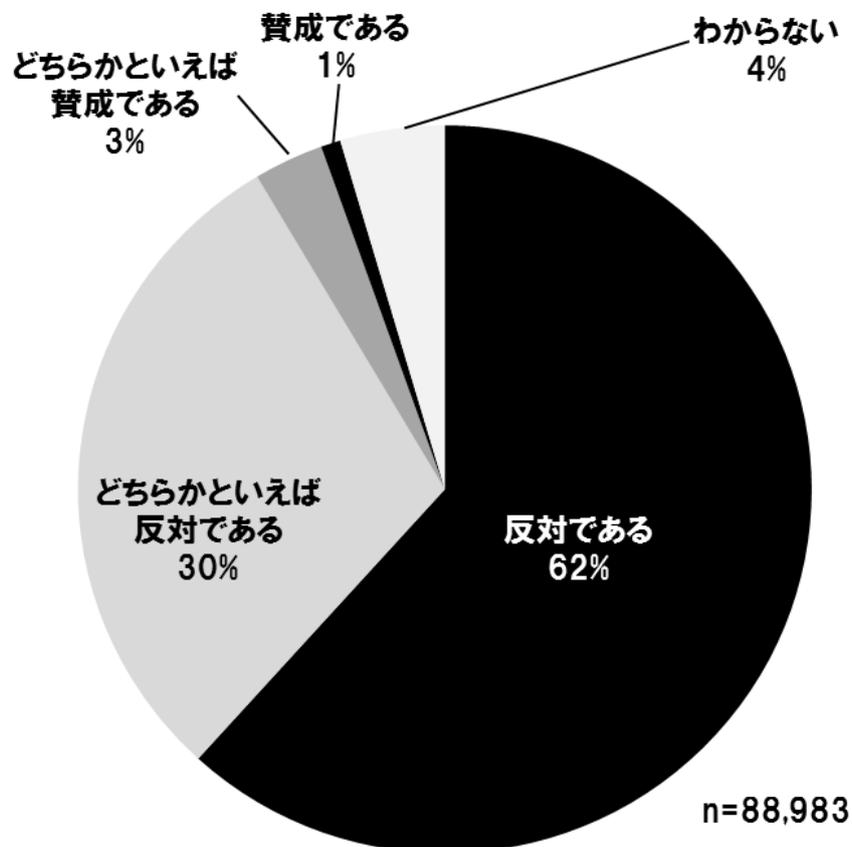
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表4】本来の税率を上回る税率が課せられている税目（2017年5月1日現在）

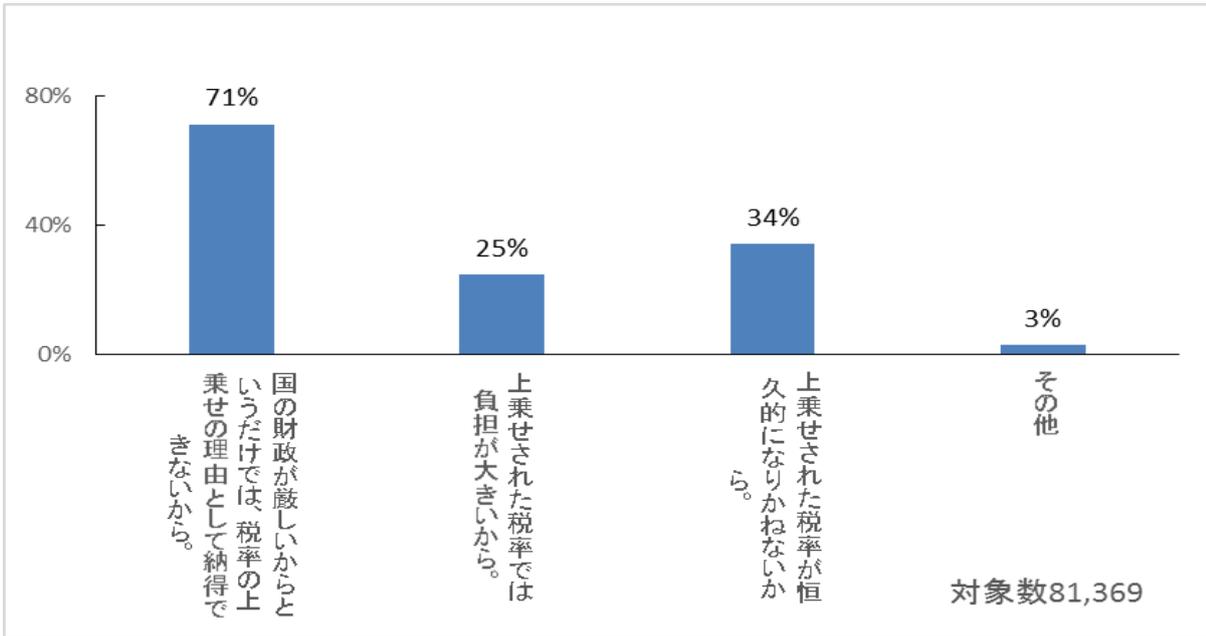
※エコカー減税等適用外の自家用乗用車の場合

税目	本来の税率	現行の税率	本来の税率との比較
自動車重量税	2,500円/0.5t/年	4,100円/0.5t/年	1.6倍
		車齢13年超の車両 5,700円/0.5t/年	2.3倍
		車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	2.5倍
ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	28.7円/ℓ	53.8円/ℓ	1.9倍
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍

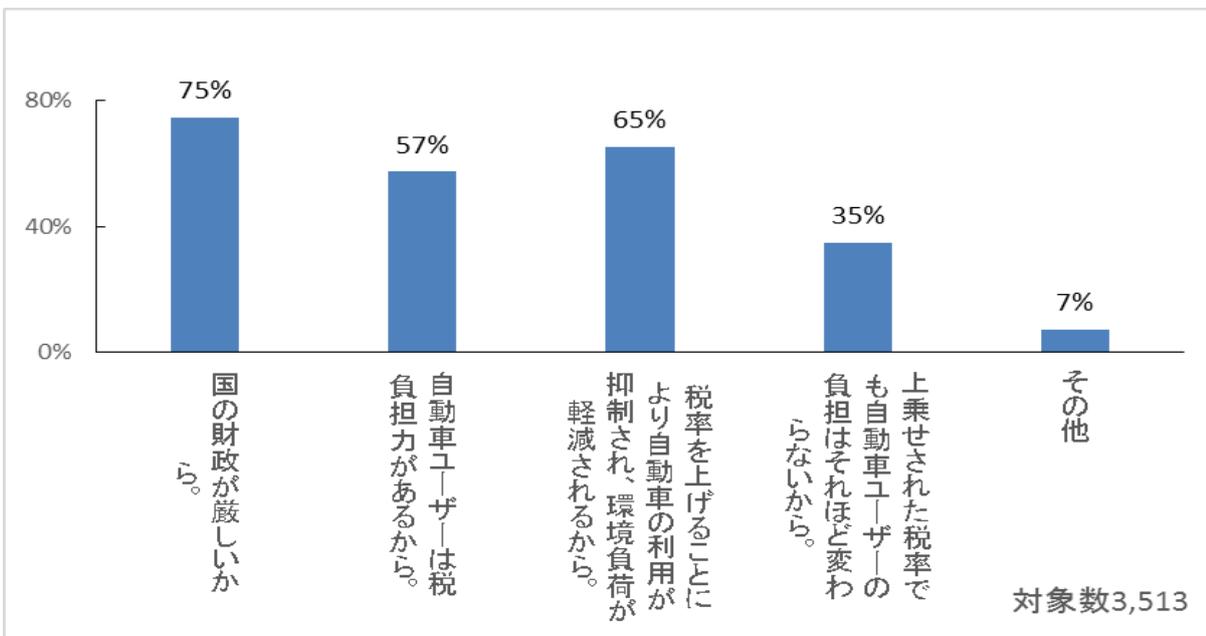
電気自動車をはじめとしたエコカー減税対象車等の一定の燃費性能の基準を満たすものは、原則として新規登録時に限り「当分の間の税率」の上乗せはなく「本来の税率」のみが適用され、更にその燃費性能により25%から100%の減税がなされます。



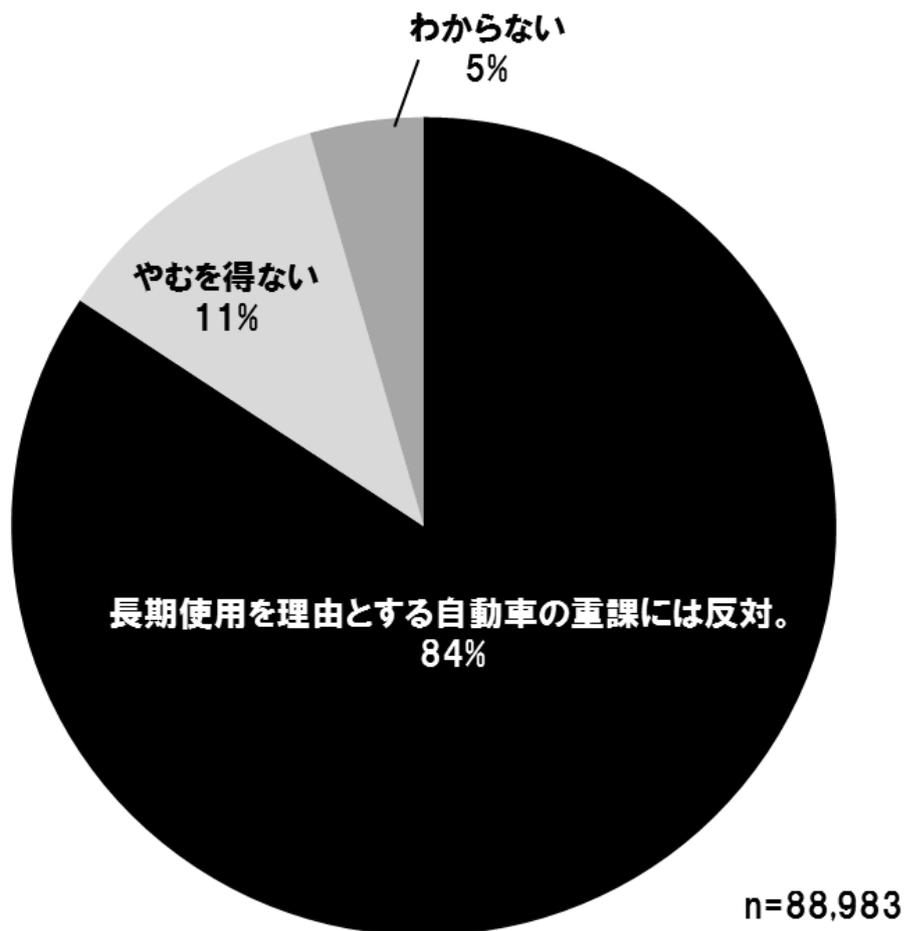
問7：問6で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。  
 以下の中から、反対の理由として当てはまるものをお選びください。（複数選択可）



問8：問6で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。  
 以下の中から、賛成の理由として当てはまるものをお選びください。（複数選択可）



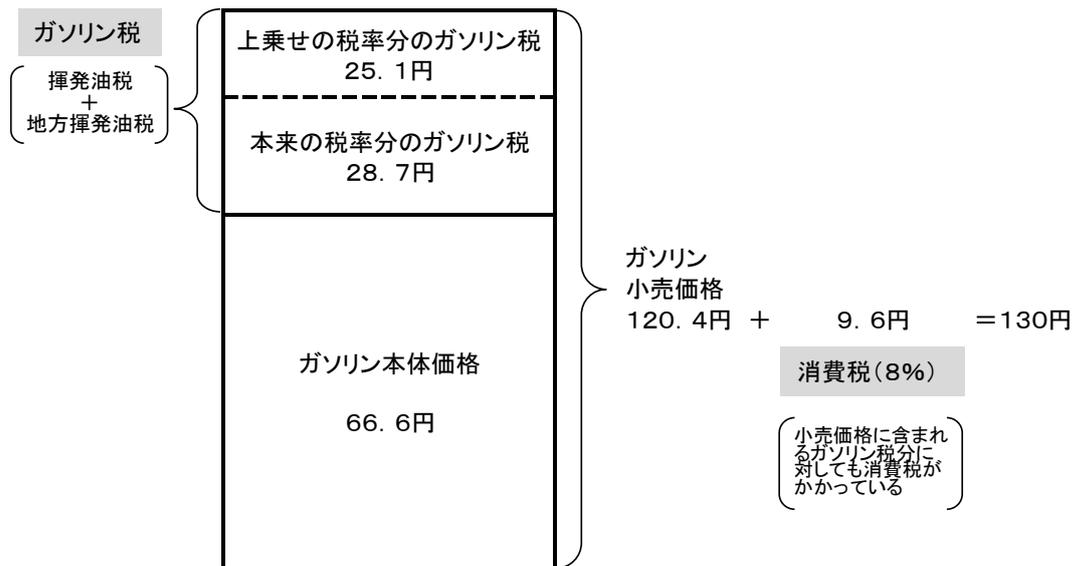
問9：新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車に対しては、自動車重量税及び自動車税・軽自動車税において重課（より重い税率を課す措置）がなされています。個々のユーザーにおける車の使用実態（走行距離等）や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか？  
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



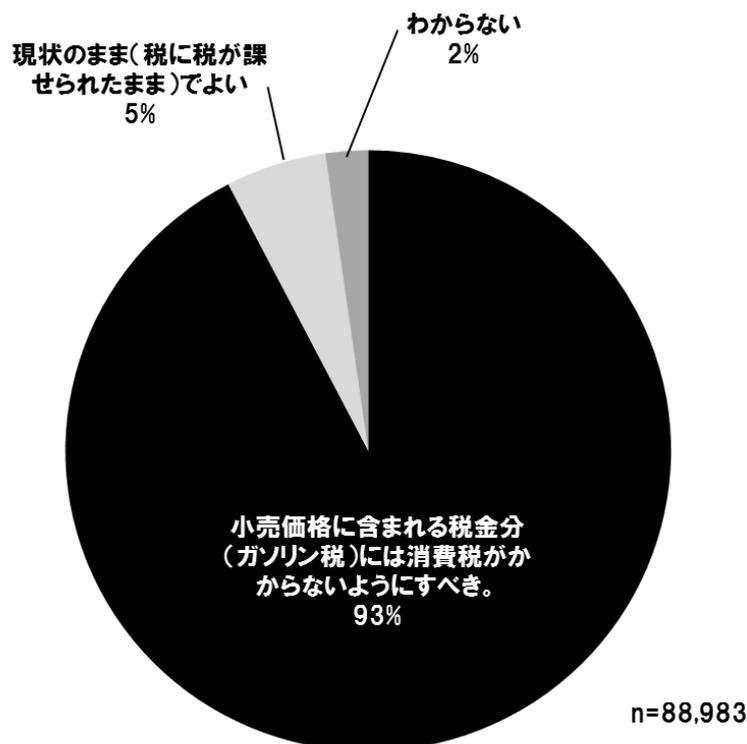
問10：ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています（税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」）。今後仮に、この二重課税の状態が解消されないまま消費税が10%に増税されると、この負担はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？  
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図3】支払われるガソリン税にもかかる消費税

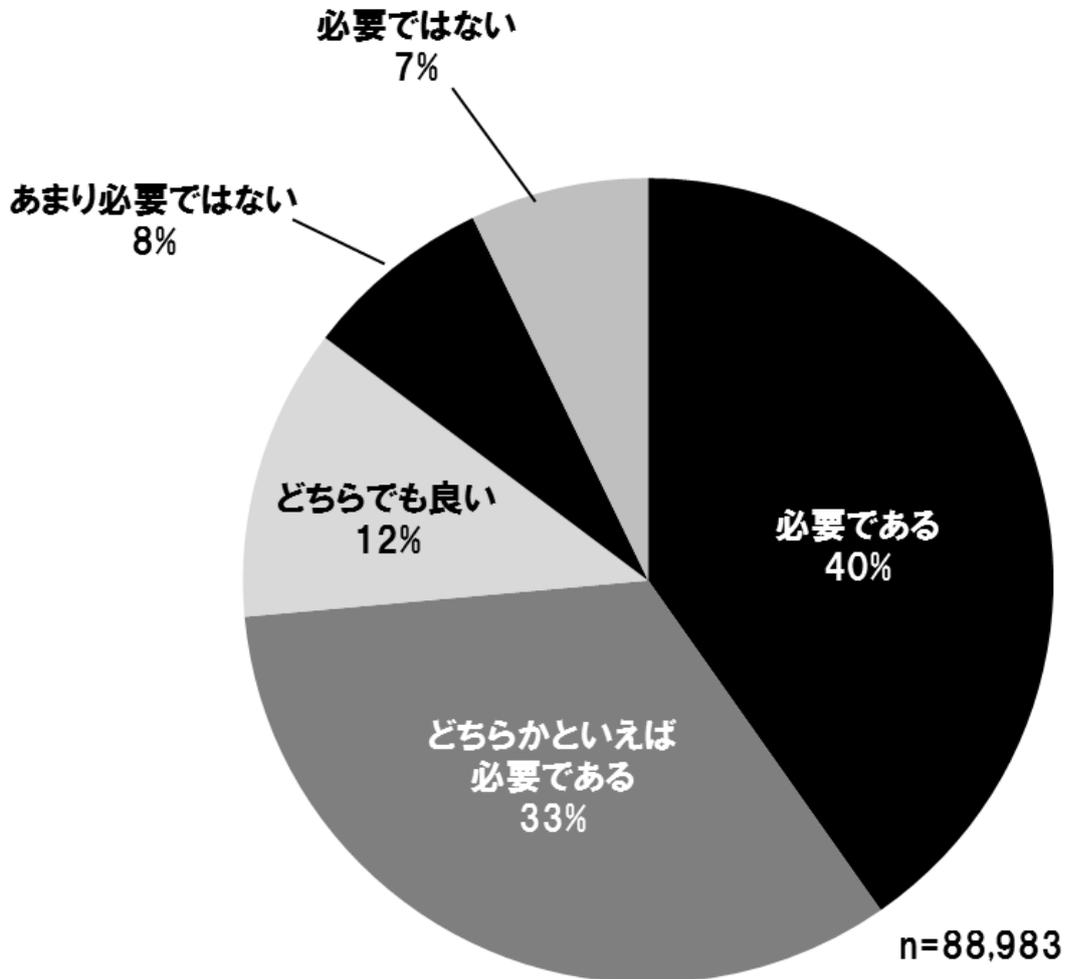
(例)消費税込み小売価格1ℓ当たり130円の場合の内訳



ガソリン小売価格は資源エネルギー庁「石油製品価格調査」2017年6月のデータを参考に設定。



問 1 1 : 交通事故の削減（高齢者の交通事故を含む。）に効果のある先進安全技術を搭載したASV（先進安全自動車）の普及促進を図るため、税制上の優遇措置等が必要であるという意見についてどうお考えですか？  
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問 1 2 : その他、自動車税制のことについてご意見があればお聞かせください。

1 田舎は公共交通機関が乏しいので車は必要なので税負担は軽減を考慮すべきです。車齢が古いだけで重量税、自動車税を上げる意味がわかりません。13年経過で税が上がるということは車を長く大事に乗ってることがいけない見たいなので納得いきません。このままなら道路財源に戻せ。道路が凸凹。

[北海道 50代 男性]

2 自動車が贅沢品だという観点と、高齢者の足としての自動車という論議をもう少し重ねてほしい。自動車税で高齢者を優遇してほしいという単純な問題ではなく、必要な人たちにおける自動車の役目を税金の部分と重ねて議論してほしい。

[北海道 60代 女性]

3 他国と比較して日本は税金を上乗せしすぎではないか。もちろん財政が厳しいのはわかる。それでも反対が多いのはその税金がどこに充当されているかの説明がないからだ。でなければただただ不満と反対の声が多くなるだけではないか。

[岩手県 20代 女性]

4 自動車に関する税金が多く暫定的に上乗せなどの税率がそのままになっているのは姑息なやり方だ！

[山形県 50代 男性]

5 自動車に関する課税については、道路施設の修繕費を払う意味で必要と思ってきた。しかし一般財源化されてからは、用途が不明確で自動車関連税の意義に納得いかない。また、ガソリン税への消費税の重税が許せない。

[埼玉県 40代 男性]

6 自動車関連の税金には、他の耐久消費財とは比べようのない重課税がなされていると思っています。道路整備、安全性の確保に向けた財源が必要な事は認識していますが公平性かつ納得のいくシンプルな課税体制を望みます。

[神奈川県 60代 男性]

7 自動車税制は税金関連の中でも特に複雑であると思うので、家計の負担軽減や若者にもっと車に乗ってもらうためにもシンプルかつ現代に則した税制に改めるべきと考えます。

[東京都 30代 男性]

8 事故軽減のため、安全性の高い基準の車には税の優遇をエコカー減税の時のように設けるのは急務だと思います。

[石川県 40代 女性]

9 車が必需品である地方の負担が大きい割に税金は都市部で多く使われ不公平。税金も複雑に重加税され課税のルールにも反する。もっとシンプルに理解、納得できる課税方法にすべき。13年超えの車両の加税もゴミを増やさない意味でも疑問。好きな車は長く付き合いたい。  
〔岐阜県 40代 男性〕

10 なぜ大切に長く乗っている車の方が税率が高いのか、10年で買い替えを促すような税金ってわたしには理解できない。むしろ大事に大切に何年も乗っている方が大切にされるべきだと思う。

〔愛知県 30代 女性〕

11 建物等には減価償却という考えがありますが、重量税は車齢が延びるほど税率が増加するのは一般諸税の考え方とは逆だと思います。愛着あるものを大切に長く使うことは好ましいと思いますし、その様な使い方をしているユーザーを評価してあげる仕組みがあると素晴らしいと思います。

〔大阪府 50代 男性〕

12 環境負荷低減や安全性向上された車を普及させるためには、税制面での誘導的な措置は必要だと思うので、そうした車については減税をすべき。反面、車齢だけで増税対象とする点は、車を大切に維持している者にとっては、理解しにくく反対です。

〔兵庫県 40代 男性〕

13 東京から地方（鳥取）へ転居し、公共交通機関の不便さから、昨年車を購入しました。中古車にしましたが、それでも最初の色々な税金や、ガソリン代、今後の車検など、負担は大きいです。しかし地方では、車がなければ子供の遠足の集合場所にも行けません。せめて重量税くらいは廃止してほしいです。

〔鳥取県 30代 女性〕

14 生活に必須な所もあるのに、自動車をもつだけで家庭に負担がかかるというのはどうかと思う。それでも今の税制から変更がないのであれば、誰もが車を持たなくても大丈夫な社会を作ってみてほしい。セカンドカーからは贅沢になるかもしれないけど、時代が変わってるのに昔のままって言うのはおかしいことだと思う。

〔徳島県 20代 男性〕

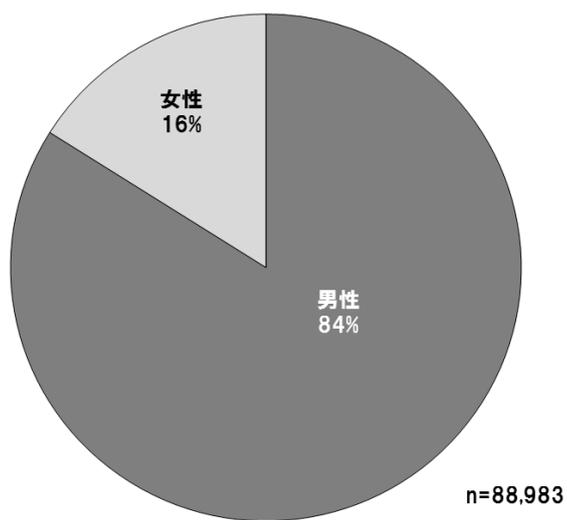
15 地方の人にとっては、1人につき1台は車を所有しており、いくら働いても、「車の税金」+「車の維持費」が高くて貯蓄が出来ません。また、普通車に乗ると色々高く払えないから軽自動車に乗っているのに、何故軽自動車の車税をあげたのか、怒りをおぼえます。なんでもかんでも、税金をあげないで頂きたい。

〔熊本県 20代 女性〕

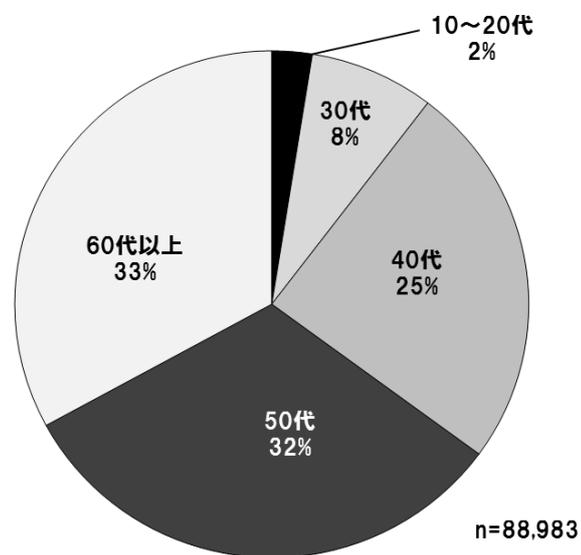
（自由記述より一部抜粋）

[回答者属性]

1 性別



2 年齢層



3 居住地

